Ref.: Boletim Informativo SRA nº 44/2022

No intuito de informar a comunidade jurídica e demais interessados sobre temas e discussões relevantes na área de Direito Público, Regulação e Infraestrutura, a equipe de colaboradores do Silveira Ribeiro Advogados divulga seu Boletim Informativo n° 44/2022, com as principais decisões do Poder Judiciário e dos órgãos de Controle Externo e as mais relevantes notícias inerentes aos temas mencionados no período compreendido entre 09.11.2022 e 16.11.2022.

I – PODER JUDICIÁRIO:

Recurso Especial n° 1.874.920/DF

Órgão Julgador: STJ, Terceira Turma, Rel. Min. Nancy Andrighi.

Tema: Ação de exigir contas. Primeira fase. Procedência do pedido. Honorários advocatícios de sucumbência. Arbitramento. Proveito econômico inestimável. Critério da equidade.

Data de Julgamento: 04.10.2022, DJe 06.10.2022.

Comentários: Os honorários advocatícios de sucumbência na primeira fase da ação de exigir contas devem ser arbitrados por apreciação equitativa, conforme disposto no § 8° do art. 85 do CPC/2015.

Recurso Especial n° 2.007.874/DF

Órgão Julgador: STJ, Terceira Turma, Rel. Min. Nancy Andrighi.

Tema: Cumprimento de sentença arbitral. Impugnação ao cumprimento de sentença. Depósito para garantia do juízo. Pagamento voluntário. Não ocorrência. Aplicação de multa e de honorários advocatícios. Art. 523, § 1°, do CPC/2015.

Data de Julgamento: 04.10.2022, DJe 06.10.2022.

Comentários: A multa e honorários advocatícios a que se refere o § 1° do art. 523 do CPC/2015 serão excluídos apenas se o executado depositar voluntariamente a quantia devida em juízo, sem condicionar seu levantamento a qualquer discussão do débito.

Embargos de Declaração no Recurso Especial nº 1.569.684/SP

Órgão Julgador: STJ, Quarta Turma, Rel. Min. Raul Araújo.

Tema: Ação Civil Pública. Cumprimento individual de sentença. Prazo prescricional. Cinco anos. Prazo prescricional da pretensão objeto da ação.

Data de Julgamento: 25.10.2022.

Comentários: É de cinco anos o prazo prescricional para ajuizamento da execução individual de sentença proferida em Ação Civil Pública.

II – CONTROLE EXTERNO:

Acórdão nº 2.373/2022/TCU

Órgão Julgador: Plenário, Rel. Min. Vital do Rêgo.

Tema: Responsabilidade. Multa. Litigância de má-fé. Dever de lealdade. Ato protelatório. Código de Processo Civil.

Data de Julgamento: 26.10.2022.

Comentários: A alteração da verdade dos fatos para induzir o Tribunal de Contas da União ("TCU") a erro e a execução de atos processuais tendentes a retardar o andamento das apurações configuram hipóteses de litigância de má-fé, sujeitando o responsável à aplicação da multa prevista no art. 58 da Lei nº 8.443/1992 c/c os arts. 80, incisos II, III e V, e 81, do CPC, aplicado subsidiariamente no Tribunal.

Acórdão nº 2.399/2022/TCU

Órgão Julgador: Plenário, Rel. Min. Augusto Sherman.

Tema: Competência do TCU. Contrato administrativo. Abrangência. Execução de contrato. Conflito.

Data de Julgamento: 26.10.2022.

Comentários: Não é competência do Tribunal de Contas da União ("TCU") solucionar controvérsias entre os jurisdicionados e terceiros, originadas da execução de contratos administrativos. Eventuais perdas reclamadas por empresa contratada devem ser questionadas administrativa ou judicialmente, fóruns adequados para pleitos dessa natureza, uma vez que a atuação do Tribunal se destina a assegurar a proteção do interesse público.

Acórdão nº 2401/2022/TCU

Órgão Julgador: Plenário, Rel. Min. Augusto Sherman.

Tema: Licitação. Orçamento estimativo. Elaboração. Obras e serviços de engenharia. Pesquisa de preço. Fornecedor. Cotação.

Data de Julgamento: 26.10.2022.

Comentários: Em obras custeadas com recursos da União, diante da necessidade de se recorrer à pesquisa de preços de insumos e serviços por meio de cotações de mercado, em razão de estes não estarem previstos em sistemas oficiais de referência de preços (parte final do art. 6º do Decreto 7.983/2013), devem ser adotados os seguintes procedimentos: a) fazer constar nos autos do processo de licitação os parâmetros de busca introduzidos (as palavras chaves, o período, as especificações etc.) com a impressão da página da internet; como também os dados inerentes à pesquisa, a exemplo do responsável pela pesquisa, órgão consultado, número da licitação, nome do vendedor, meio de consulta, data da pesquisa, URL do site, CNPJ do fornecedor, quantidade, valor e especificação do objeto, bem como as demais condições de pagamento e entrega; b) na cotação direta com os fornecedores, somente admitir os preços cujas datas não se diferenciem em mais de 180 dias; c) para a obtenção do resultado da pesquisa de preços, não considerar os preços inexequíveis ou os excessivamente elevados, conforme critérios fundamentados e descritos no processo administrativo; d) buscar, na pesquisa de mercado, o mínimo de três cotações de fornecedores distintos e, caso não seja possível obter esse número, elaborar justificativa circunstanciada.

Acórdão nº 6.866/2022/TCU

Órgão Julgador: Segunda Câmara, Rel. Min. Antonio Anastasia.

Tema: Responsabilidade. Débito. Prescrição. Interrupção. Pretensão punitiva.

Data de Julgamento: 25.10.2022.

Comentários: O transcurso de mais de cinco anos entre duas causas de interrupção da contagem do prazo prescricional implica a incidência da prescrição das pretensões punitiva e ressarcitória do Tribunal de Contas da União ("TCU"). Não interrompem a prescrição atos de instrução processual de mero seguimento do curso das apurações, como solicitação de cópia dos autos pelo responsável, requerimento de informações pelo Poder Judiciário e seu respectivo fornecimento.

III – NOTÍCIAS:

Secretário destaca avanços legislativos e regulatórios no setor de portos

Fonte: Ministério da Infraestrutura – 10.11.2022[1].

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mário Povia, classificou os modelos utilizados no setor portuário hoje são exemplos para outros setores de infraestrutura. "Temos uma legislação muito moderna, um arcabouço bastante interessante para fazermos frente às demandas do setor", destacou.

Um exemplo dado pelo secretário, ao participar do 9° Encontro da Associação de Terminais Portuários Privados ("ATP"), é o BR do Mar, legislação que busca incentivar o transporte de cabotagem, que ocorre entre rios. O evento discute as perspectivas econômicas e desafios do setor para o próximo governo.

Desde 2019, foram licitados 36 terminais portuários e houve a primeira desestatização do setor, da Companhia Docas do Espírito Santo ("Codesa"). "Paralelo a isso, trabalhamos com cerca de 57 novos terminais privados e ao todo tratamos 257 ativos de infraestrutura aquaviária, com investimentos na ordem de R$ 70 bilhões", disse Povia.

[1] Vide: Ministério da Infraestrutura. Disponível em: Atuação do setor público com a iniciativa privada garante crescimento do setor portuário

Proposta de concessão do Porto de Santos quer aumentar tarifas de terminais e reduzir as de navios

Fonte: Agência iNFRA – 11.11.2022[2].

A proposta para a concessão do Porto de Santos, alterada pelo governo após o processo de consulta pública, estima redução das tarifas que serão cobradas dos navios pelo futuro concessionário e aumento das que vão ser cobradas pela movimentação dos terminais.

A informação consta no relatório do Tribunal de Contas da União ("TCU") que analisou a proposta de concessão do porto encaminhada pelo governo. De acordo com o documento, as tabelas I e II de tarifas portuárias teriam redução dos preços-teto de 26% e 13%, respectivamente. Já a tabela III, teria um aumento desse preço-teto de 8%.

As regras tarifárias previstas para a concessão formam um sistema complexo, que impõe limites de arrecadação ao futuro concessionário, para evitar que os preços cobrados para o uso do porto disparem. Por isso, considerando a média das reduções e aumentos das três tarifas, a estimativa do TCU é de que haja uma redução dos valores arrecadados com esse item pelo concessionário em cerca de 19,2%.

No entanto, essa redução pode não ser sentida pelos usuários dos portos na avaliação do consultor de logística Frederico Bussinger, que vem acompanhando o processo de desestatização do porto desde seu início. Ele explicou que as tabelas I e II são cobradas dos navios. A primeira pelo uso do canal, que ele compara a um pedágio; e a segunda para os navios acostarem, o que ele compara a um estacionamento.

Segundo ele, quem paga essa tarifa são os armadores, donos de navios. Mas Bussinger alerta que os preços cobrados pelos armadores para transportar, o

---

[2] Vide: Agência iNFRA. Disponível em: Proposta de concessão do Porto de Santos quer aumentar tarifas de terminais e reduzir as de navios

chamado frete, é estipulado por valores internacionais, com quase nenhuma influência de custos locais. Não há garantia, portanto, de que os armadores vão repassar esses ganhos aos usuários.

Já no caso da tabela III, a situação é diferente. Segundo ele, esses valores são pagos pelos terminais ou operadores pelo uso da infraestrutura terrestre do porto. Em geral, esses custos são repassados para os usuários dos portos diretamente, o que tende a aumentar os custos para empresas que se utilizam do porto para transportar.

Em 2023, o Selo Fomento Infra + Integridade também premiará empresas do setor ferroviário

Fonte: Ministério da Infraestrutura – 11.11.2022[3].

A edição de 2023 do Selo Fomento Infra + Integridade, premiação promovida pelo Ministério da Infraestrutura, trará novidades: além do setor rodoviário, serão contempladas iniciativas do setor ferroviário. O selo é conferido a empresas do setor de infraestrutura de transportes terrestres que zelem pela integridade institucional e pública. A inclusão do modal ferroviário foi publicada, por meio de portaria no Diário Oficial da União, e entra em vigor a partir de 18 de novembro.

Os valores mínimos nos pré-requisitos para participação também sofreram alterações. A execução de obras e serviços de engenharia no setor de infraestrutura de transportes rodoviárias que era de, no mínimo, R$ 82,5 milhões nos últimos cinco anos, passou para R$ 70 milhões pelo mesmo período. Já a concessão rodoviária firmada com a União de, no mínimo, R$ 800 milhões de investimentos operacionais realizados nos últimos 15 anos ou previstos para os próximos 10 anos passou para, no mínimo, R$ 900 milhões.

Além disso, foi incluído mais um requisito: concessão ou autorização ferroviária de, no mínimo, R$ 900 milhões de investimentos realizados nos últimos 15 anos ou previstos para os próximos dez anos. Vale lembrar que o Selo Fomento

[3] Vide: Ministério da Infraestrutura. Disponível em: Em 2023, o Selo Fomento Infra + Integridade também premiará empresas do setor ferroviário

Infra + Integridade ainda avalia se as empresas concorrentes desenvolveram boas práticas de governança, compreendendo integridade, ética, transparência, conformidade, responsabilidade social, sustentabilidade e prevenção à fraude e à corrupção.

O comitê gestor de 2023 deve ser instituído num prazo de 120 dias e contará com estrutura, composição, atribuições e funcionamento definidos pelo Ministério da Infraestrutura. A regulamentação do processo de concessão também será definida posteriormente por meio de edital a ser publicado pela pasta.